INTERNACIA FERVOJISTO



41a jaro n-ro 5 1989

La stacidomo de KLØFTEN, la unua stacidomo de Norvegio (malfermita en 1854). Nun ĝi situas en la fervojmuzeo en Hamar, nia kongresurbo de 1990.

REDAKTORA BABILO

Vane vi longe serĉis ĝis la fundo de via poŝtkesto la nunan numeron de IF, kaj vane vi en ĝi serĉos gravajn enhavojn kiel ekzemple protokolon de Salou kaj resumon de jarraportoj de landaj asocioj.

Longe mi hezitis, ĉu provi aperigi 32paĝan numeron, sed fine rezignis. Anstataŭe ni provos proksimigi la aperon de·n-ro 6 kun i a la menciita enhavo.

Laŭ certa vidpunkto estas feliĉa situacio, ke ekzistas tro da aperigenda materialo. Aliflanke estas nekontentige atendi tro longe la aperon. La estraro cerbumas pri solvo.

La longa kaj varma somero prokrastigis multan skribotablan laboron. Supozeble ni nun ĉiuj suferos pro tio, ke ni ĝuis la belan naturon, ĉar denove montriĝis, ke la laboro ne estas finita, sed pacience atendas faron.

Bonan laboregemon kaj laboremegon.

Red.

SAEST 1989

Subjektiva raporteto de partoprenantoj.

La kasisto kaj la redaktoro de IFEF estis inter la feliĉuloj, kiuj eltenis la varmon, ĉarmon kaj penso-svarmon de la SAEST 1989 dum la tagoj 7a-9a de julio en sudmoravia urbo Strážnice (Ĉeĥoslovakio).

Dum du tuj antaŭaj tagoj okazis abundaj oficialaj solenaĵoj pro la 150jariĝo de fervojo sur nuna ĉeĥoslovaka teritorio, kaj ni komencis per vizito en ampleksa kaj impona fervoja ekspozicio en Brno. Poste okazis aŭtobusveturado al Strážnice, kie ni enloĝiĝis en la du hoteloj.

Ĉarma urbeto, en kiu 40o aŭdis spertulojn pri diversaj fakoj prelegi en la "Seminario pri Apliko de Esperanto en Scienco kaj Tekniko", ĉifoje kun ĉeftemo trafiko. Laŭ ses "blokoj" oni pritraktis: Historio, trafiko, vivomedio, tekniko, diversaĵoj kaj terminologio. Kajero aperos kun la koncernaj tekstoj.

La sabatvespero prezentis imponan spektaklon de loka muzik- kaj dancensemblo LIPINA, kaj dimanĉa promenado en kaj ekster la urbeto donis impreson de ĉarma pejzaĝo. Grandan dankon al la organizintoj.

Ks + Rd.

INTERNACIA FERVOJISTO

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: D-ro Romano Bolognesi, Via Misa 4, I-40128 Bologna.
Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.



Konstanta adreso: 42a IFEF-kongreso
Karudveien 1
N-2340 Løten
Norvegio

Poŝtĉeka konto: 2 67 31 19
42a IFEF-kongreso
Syrinveien 12
N-1700 SARPSBORG
Norvegio

La 42a IFEF-kongreso okazos de la 2a ĝis la 8a de junio 1990 en la norvega urbo HAMAR.

Kelkaj prezoj (en norvegaj kronoj: NOK):

Kongreskotizo ĝis 31.01.90	300 NOK
Familiano/junul(in)o ĝis 20j	150 NOK
Ĉambroperado	20 NOK
Subtena aliĝo (ricevos kongresmaterialon post la kongreso) min	50 NOK
Bankedo kun balo (marde)	200 NOK
Enurba ekskurso (dimanĉo)	65 NOK
Tuttaga ekskurso al Røros, inkl tagmanĝo (merkrede)	150 NOK
Tuttaga kongresfina ekskurso, inkl tagmanĝo (vendrede)	100 NOK
Bankelspezoj, se transpago per bankĉeko	35 NOK
Loĝado por 1 persono dum 1 nokto en hotelo (kun matenmanĝo)	150-455 NOK

El la provizora programo mencieblas:

- ekumena diservo en la Katedralo de Hamar,
- uniformprezentado
- inaúguro de Esperantostrato en Hamar
- vespera koncerto en la katedralo,
- tuttaga ekskurso per trajno al RØROS,
- trajna ekskurso al LILLEHAMMER.

\- - -

Belega grandformata kolorilustrita broŝuro estas eldonita en Esperanto pri la kongresurbo HAMAR. Tio estas unu el la signoj, ke la urbaj aútoritatoj aprecas la aranĝadon de nia internacia fervojista kongreso (IFK).

Pliaj informoj en la venontaj numeroj de IF.

INFORMA VIDBENDO

Pri la urbo Hamar estas farita vidbendo (VHS) kun parolteksto en Esperanto. Por kovri la alsendkostojn oni anticipe enpagu NOK 50.- al poŝtĉeka konto 5 18 90 30 al:
Per Johan Krogstie
Karudveien 1
N-2340 Løten
Norvegio.

Sur la slipo kiun ricevos la adresato oni klare skribu kion koncernas la enpagita monsumo.

La tempo por prunto estas 3 semajnoj.

Se oni deziras aĉeti tiun vidbendon oni mendu ĝin en la sama maniero kiel oni faru por prunteprenado. La prezo tiuokaze estas NOK 375.- kiu estas por vidbendo, kovrilo kaj alsendo.

EKSTRAKTO DE LA PAROLADO DE IFEF-PREZIDANTO

Dankon unue al nia hispana asocio HEFA, kiu la trian fojon kuraĝis inviti IFEF-kongreson al sia lando.

La ĉeno de jubileoj ne finiĝis. 80 arojn da fervojista Esperanto-movado ni povas festi ĉijare. Kaj en la kongreslibro kaj en "Internacia Fervojisto" ni memorigis pri tio. Mi nur volas substreki, ke el tiuj 80 jaroj la federacio sukcesis dum pli ol duono de tiu tempo seninterrompe organizi siajn fakajn kongresojn, kiel pruvas la nombro 41 de tiu ĉi kongreso.

La stato de nia mondo dum tiuj 80 jaroj kun ĝiaj du mondmilitoj kaj gravaj ŝanĝoj sur la mapo, kun ĝiaj diversspecaj ideologioj kaj registaroj devigis la homojn en ĉiuj kontinentoj adaptiĝi al ĉiam novaj vivkondiĉoj, kaj oni ne rajtas pretervidi, kiel terurige diferencas la vivkondiĉoj inter la regionoj de la tero, precipe inter nordo kaj sudo. Tio ne povas resti sen influo al la Esperanto-movado.

Ni fervojistoj ja dependas ne nur de tiuj menciitaj ĝeneralaj cirkonstancoj, sed krome de la evoluo en nia profesia medio.

Entute la fortoj de la esperantistoj estas limigitaj. Kio komplete mankas al ni, estas du gravaj faktoroj de nia moderna vivmaniero, nome mono, kiu estas ŝlosilo por preskaŭ ĉio, kaj la premo de la amasoj. Aliaflanke ni disponas ecojn, kiujn ne ĉiuj organizoj havas tiagrade, nome internan konvinkon, persistemon kaj la scion, ke ni agas por nepre nobla tasko, kiu de neniu forprenas ion, sed al ĉiuj donos pacan komunikilon.

Se mi nun revenas al nia propra tereno, al nia fervojista movado, mi rajtas aserti, ke ni fervojistoj en la kadro de la universala Esperanto-movado fine de nia 80jara ekzistado ne bezonas honti. Male, spite al niaj modestaj fortoj, en longa komuna streĉado ni ĝuste nun atingis celon en formo de nia terminaro, pri kiu antaŭaj generacioj nur povis revi. Dornoplena estis la vojo al tiu kompilaĵo de terminoj el la fervojista lingvo, tiu vojo, kiu komenciĝis per la unuaj publikigitaj terminoj en la internacia organo "Fervoja Esperantisto" jam antaŭ la unua mondmilito. Neniu alia Esperanto-organizo povas prezenti tian videblan atestilon de bonege gvidita kaj bonege plenumita komuna laboro sur internacia nivelo.

La laborfortoj, kiuj ebligis tiun sukceson, gvidu nin ĉiujn, kiam IFEF nun eniros la 9an jardekon de sia ekzistado. Ageme, pripenseme ni iru nian vojon. Fleksemaj ni estu laŭ la cirkonstancoj, realece en nia farado. Neniam, neniam ni perdu la esperon. Per konstanta obstino ni sekvu tiun vojon, kiun ni ekkonis kiel ĝustan vojon.

Jen mi deklaras malfermita la 41an IFEF-kongreson.

Giessner
prezidanto

AKTUALAĴOJ EL DIVERSAJ LANDOJ

Daŭrigo de IF n-ro 4, en kiu aperis aktualaĵoj el Aŭstrio, Belgio, Ĉeĥoslovakio kaj Francio. Jen la ceteraj - krom tiu de Danio, kiu sekvas.

F.R.Germanio: Ferutaj novaĵoj

Rimarkinde pli pezaj kamionoj antaŭvideblas por la ŝosea vartrafiko en la venontaj jaroj: ĝis 44 tunojn permesos la senlima integra merkato de Eŭropo ek de 1992. Sed la fervojoj de Aŭstrio, Svislando kaj Germanio kune ekfrontas tiun provokon sufiĉe frue. "Surtraka ŝoseo" nomiĝas la varianto de feruta trafiko, kiu konsistas el longa vico da basplankaj varvagonoj, sur kiuj kompletaj kamionoj, unu post alia, trovas lokon, eĉ inkluzive postveturilojn, faklingve nomataj remorkoj.

Je la unua kaj lasta vagonoj de tia trajno oni povas flanken pivoti la frontpecon pli ol 1 metron altan kun bufroj kaj trenhoko, por tiel ebligi al la kamionoj facilan surveturadon sur la porkargan basplankon malpli altan ol duonmetro, per malalta ramplo. La vagonoj inter si estas kunkuplitaj sen bufroj subplanke, firme kaj senpere.

Tiu sistemo ne estas nova, ĝi funkciadas jam dum multaj jaroj. Tamen ĉiu relvojo permesas nur difinitan pometran pezon (aŭ mason) de la trajnoj, kaj 44-tunajn kamionojn oni ne povus transporti per la ĝis nun uzataj basplankaj varvagonoj.

Novtipan vagonon por tiu tasko komune evoluigis la nomitaj tri fervojoj en du entreprenoj: ĉe Graz-Simmering-Paŭker en Aŭstrio kaj ĉe Talbot en F.R.Germanio. Tiu konsorcio konstruis specialan kvaraksan boĝion, kies radaksoj en kurbiĝoj povas delokiĝi flanken helpe de stangaro kaj je la fino de la kurbiĝo ili relokiĝas per retrotiraj risortoj. Tri tiaj kvaraksaj boĝioj subportas la dupartan basplankan vagonon, unu sub la meza artiko kaj po unu je la ekstremoj. La diametro de la etaj unuspecaj radoj estas nur 36 cm (triviĝlimo 33,5cm). Tio ebligu transporti eĉ tra tuneloj kamionojn ĝis 4-metra alteco, starantaj sur la ekstreme malalta ŝarĝplanko, 46 cm super relkapnivelo. La radoj servas samtempe kiel bremsdiskoj, la utiligebla ŝarĝlongo de artikovagono estas ĉ. 19 metroj. Ĝis 1600 tunojn peza povas esti tia trajno trans la Alpojn ĉe maksimuma dekliveco de 25 pomiloj. Kia ajn estu la distribuo de la kamiona kargo sur la vagono, la pometra pezo neniam superos 7,5 tunojn.

Ankoraŭ kelkaj ciferoj teknikaj: longo de bufrofaco ĝis kuplilomezo 18,89 m. Alteco de bufromezo: 103 cm super relkapnivelo, alteco de subplanka kuplilo 28,6 cm. Radaksdistanco en la boĝioj: 75 cm, ŝarĝlimo de la vagono: 48,4 t (44 t + 10%).

Kvin prototipoj de la nova vagono 12-radaksa estas liveritaj en decembro 1988 kaj nuntempe estas teknike elprovataj inter Aŭstrio kaj Germanio. Italio anticipe jam mendis 150 ekzemplerojn, eĉ ne atendante la rezulton de la elprovado, kiu jam nun montris ekstreman senbruecon dum la rulado. Samtempe kun tiu artikita vagono kun 12 radaksoj oni ankaŭ volas eksperimenti per senartika 10-radaksa vagono. Ĝis jarfino 1989 tri prototipoj estos liverataj de la germana firmao Waggon Union, ili havos ŝarĝlimon de 44 t, la du boĝioj havos po 5 radaksojn.

La integra merkato de Eŭropo ja povas veni, la fervojoj havos adekvatan transportoferton.
(Prezentis kun diabildoj:
Gernot Ritterspach)

Jugoslavio: Unuigitaj kontenerej terminaloj

Post la sinsekve konstruitaj konteneraj terminaloj (en la plua teksto: KT) sur la jugoslavia fervojretaro (en la plua teksto: JF) en Ljubljana, Zagreb, Sarajevo kaj Skopje formiĝis la Unuiĝo de KT sur JF. Gia ĉefa koncepto celis al efektivigo de unuecaj organiza, teknologia kaj informa sistemoj surbaze de komuna evoluigo de tekniko kaj faka kapabligo de personalo. Inter alie tio subkomprenas la aplikon de ĉiuj ĝisnunaj teknologioj "A", "B" kaj "C", respektive la manipuladon de "Huckepack"-unuoj en ĉiuj ĝisnunaj kaj estontaj KT-j. Kiel unua paŝo de Unuiĝo estis tamen la formigo de FERVOJA INTEGRA TRANSPORTO BEOGRAD (en plua teksto: FIT). Gi estis fondita la pasintan jaron en kadro de Fervojtransporta Entrepreno Beograd, pri kio temos ĉi tiu aktualaĵo.

La FIT Beograd estas lokigita apud la ĉefa stacio. Gi havas kelkajn siajn specifaĵojn. Unuavice la universala portala gruo, kies kapacito estas prilaborado de 20 kontenertrajnoj tage. Sur la pavimita surfaco ambaŭflanke de gruotrako estas konstruata kontenerdeponejo por entute 1000 kontenerunuoj. Momente povas esti disponataj nur 400 unuoj. La rezultoj dum la pasintaj naŭ monatoj estas modestaj. Tramanipulitaj estas ĉirkaŭ 6000 kontenerunuoj. Krome, sur 20 hektara asfaltita pavimo kaj ĉirkaŭ 16000 m^2 da magazenoj (kelkaj rekonstruitaj de pli frue) oni formis FERVOJAN PUBLIKAN DEPONEJON por koncentritaj vartransportoj kaj distribuo.

Analizante la unuopajn operaciojn en la transportoĉeno tra la FIT Beograd flanke de Sektoro por evoluo, investoj, marketingo kaj informado oni celis akiri tiajn spertojn, kiuj servos por estontaj komunaj aktivecoj. Inter alie oni konstatis:

- la diversecon de kontenertipoj, kaj
- la neeblecon sekvi kaj financi tiujn diversajn konterojn por tre diversaj varoj flanke de unuopaj entreprenoj kaj transportistoj.

El ĉi tiuj, unuavide konsternigaj konstatoj, naskiĝis la ideo projekti ian universalan konteneron, kiu laŭ siaj karakteristikaj ecoj taŭgos por kontentigi la plej diversajn postulojn de transportotaj varoj, kiel pulvoraj, grenaj, grajnaj, popecaj, etpakitaj, skatolitaj, sakigitaj ktp. Sur ĉi kuna skizo pri universala kontenero, nomita BULK KONTENERO, mi prezentu mallonge ĝiajn ecojn. De sur la unuaj tri bildoj oni vidas ĝian aspekton el tri flankoj kun ĝustaj dimensioj. La bildo kvar prezentas ĝian vidon de supre, dum la kvina bildo perceptigas ĝiajn internajn dimensiojn laŭ la orta sekco A-A. Ni vidu nun ĝiajn specifajn detalojn:

- la bildo 1 prezentas la du klasikajn pordojn sur unu frunta flanko de kontenero;
- la bildo 3 prezentas la alian fruntvandon kun suprenlevebla klapopordeto por elŝargi etspecajn materialojn/varojn. En ĝin estas enkonstruita ankoraŭ malpligranda klapopordeto por pulvoraj, grenaj kaj grajnaj varoj. Sur ĉi tiu eta klapopordeto eblas munti ankoraŭ elastan tubon por eventuala pneŭmata elŝarĝado;
- la tegmenta parto sur bildoj 2 kaj 4 havas ankaŭ specifan solvon. Gi estas nome, aŭ tute deprenebla, aŭ nur ĝiaj tri kvadratformaj aperturoj estas malfermeblaj por ebligi la kargadon de supre. La granda aperturo kaj la tri malgrandaj estas hermetike fermeblaj, respektive izolitaj de atmosferaj influoj.

Fine mi menciu la lastan specifaĵon de FIT Beograd. Estas nome muntita la unua parto de reciproka informadsistemo inter ĉiuj unuiĝintaj KT-j. Tiuj modernaj kalkulmaŝinoj akompanas ĉiun registritan kontenerunuon kaj ebligas liveri necesan informon pri ĝia pozicio en ĉiu ajn dezirata tempoperiodo. Sekvas la kunligo de sistemo kun diversaj transportistoj, agentejoj kaj aliaj interesigatoj.
((Prezentis: inĝ. Ludoviko Sekereŝ)

Norvegio: Nova fervojlinio al nova flughaveno de Oslo

Aŭtune 1988 la Norvega Parlamento decidis la konstruon de nova ĉefa flughaveno por Oslo kaj cetere por la Meza Norvegio.

Gia tasko estas anstataŭigi la du ĝisnunajn flughavenojn apud Oslo, kiuj fariĝis tro malgrandaj.

La decidon oni faris post vigla diskutado kaj post akurata taksado kiam multaj vidpunktoj estis konsiderataj.

Kiel la plej favora loko elektiĝis Hurum, ĝi situas sur duoninsulo en la Oslofjordo.

Tie kie oni decidis konstrui la novan flughavenon, nun ne estas taŭgaj alirvojoj, kaj tutcerte aperos bezono por kreskanta regula pasaĝertrafiko al kaj de la regiono.

En tiu rilato la Norvega Stata Fervojo (NSB) estus kapabla kiel transportisto, kaj nun estas planita nova fervojlinio flankiĝante de la stacio Ski (linio de Oslo al Kopenhago) - trans la Oslofjordo sur ponto apud la urbeto Drøbak.

Poste ĝi atingos la ekzistantan fervojon inter Drammen kaj Oslo, kaj tiel ekestos cirklofervojo kiu sendube fariĝos valora transportilo al kaj de la planita flughaveno en Hurum.

Supozeble tiu cirklofervojo ankaŭ fariĝos grava por novfonditaj vilaĝoj kiuj nun estas antaŭurboj por Oslo kaj kie loĝas multaj homoj. En tiuj oni povas nun atendi pli intencan konstruadon de novaj aroj da loĝdomoj tie, kien la fervojo venos.



La fervojo ofertas:

- La plej mallongan vojaĝdaŭron
- Pli vastan kapaciton
- Pli grandan komforton rilate al la nuntempaj transportiloj.

Ek de jaro 2000 oni supozas ke ĉ 13 milionoj da vojaĝantoj jare uzos la flughavenon, kaj el tiuj ĉ 12 milionoj vojaĝos al kaj de la flughaveno per surteraj transportiloj, verŝajne 40% de tiu transporto okazos per la planita fervojo.

Supozeble ankaŭ granda aro da antaŭurbe loĝantaj homoj uzos tiun fervojon.

Estas antaŭvidata ke trafikos trajno je ĉiu 15a minuto kaj en rapideco de 160 km/h.

En ĉiuj stacioj atendos aŭtobusoj kaj taksioj, kiujn oni ankaŭ povos mendi el la trajnoj per telefono.

Rektaj interurbaj trajnoj estas planitaj, ekzemple al kaj de Lillehammer kie en jaro 1994 aranĝiĝos la vintraj olimpikaj ludoj.

La supozebla monsumo por konstrui la Hurum-linion estos 2,2 miliardoj da norvegaj kronoj.

Laŭ prognozoj la trafiko estos tiom profitdona ke la investado ne fariĝos ŝarĝo por la impoŝtpagantoj pro bezono de pli grandaj subvencioj al Norvega Stata Fervojo.
(Prezentis kun diabildoj: Per Johan Krogstie)

Pollando: 60a Internacia Foiro en Poznan 1988 Industrio por Polaj Ŝtatfervojoj (PKP)

Poznań - la ĉefurbo de regiono nomata Wielkopolska (Grandpollando) fariĝis ekde la jaro 1921 konstanta, Internacia Foirejo.

La dua mondmilito grave damaĝis al foiraj establaĵoj, sed tamen jam printempe de la jaro 1947 refunkciiĝis la foirejo en iom pli modesta formo, kohera al tiama, ekonomia situacio.

Pro la paŭzoj kaŭzitaj de milita periodo la Internacia Foirado en Poznań festis nur en la jaro 1988 sian 60fojan jubileon.

Dum ĉiu el tiuj sinsekvaj foiroj la reprezentantoj de diversbranĉa industrio prezentis riĉan oferton al transportaj entreprenoj - kaj ŝoseaj kaj surrelaj. Inter la lastaj la Polaj Stataj Fervojoj vekis, memkompreneble, la plej grandan intereson ĉe produktantoj kaj fabrikantoj pro siaj daŭraj bezonoj kaj preskaŭ nekomparebla kun aliuloj aĉetpovo.

Simile estis ankaŭ pasintjare. El la sufiĉe longa ofertlisto de diversaj porfervojaj maŝinoj kaj ekipaĵoj mi elektis sep kiuj ŝajnis al mi indaj por prezenti ilin.

Mian prelegeton ilustros la ŝatataj de vi ĉiuj lumbildetoj akiritaj en internacia kunlaboro.

1. Jen la Relbuseto tipo WOA 29, plaĉe kaj moderne aspektanta, tre varie utiligebla ĉar vaste aplikebla veturilo, kvankam ĉefe distinita por trakbontenaj servoj. La buseto havas en ordinara versio 29 sidlokojn kaj krome sufiĉan spacon por man-ilaro kaj por urĝ-helpa ekipaĵo. Ĝi plene konvenas por inspektadi la trakaron se oni aldone ekipos ĝin per necesaj mezur-kontrolaj instrumentoj. La buseton oni povas uzi ankaŭ:
   - por forigi la postsekvojn de fervojakcidentoj,



- por rapida kontrolo de trako-kvalito,
- por rapide transporti laborist-rotojn al difinita damaĝloko,
- por diversaj, aliaj fervojaj transportbezonoj.

Produktas tiun surrelan omnibuseton la Fervoja Produktejo de Maŝinoj kaj Trakciiloj en Racibórz.

2. Kaj nun: Kavofosilo tipo KR 500, memtrakcia surtraka maŝino, kiu fosas kaj pliprofundigas la sen-akvigajn kavojn apude de relvojo. Ĝi povas ankaŭ fosi kavojn por sterni sur la fundo drentubojn kaj fidrajn kablojn.
Tiu ĉi nepre havenda maŝino same efike laboras ĉe eksteraj kiel ĉe internaj, staciaj relvojoj, ĉu unu, ĉu plurtrakaj.
Produktas ĝin: La Entrepreno por Renovigado de Fervojaj Transportiloj en Stargard Szczecinski.
3. Jen platvagono kun basplanko tipo ZPA 10, destinita por kunlabori strikte kun helptrajna motorvagono (pri kiu sube).
La kvin metrojn longa mallevita planko situanta nur 38 cm super relkapo ebligas facilan en- kaj deŝarĝon de granddimensia maŝinaro, de varispeca ilaro kaj de necesaj materialoj.
Tiu platformo utiligeblas ne nur sur eksteraj trakoj sed ankaŭ en grandaj vagon-renovigejoj kaj eĉ sur subtera metroa relaro. Fabrikata en Racibórz, en la sama entrepreno kiel jam priparolita relbuseto.
4. Helptrajna motora relveturilo tipo WZB 10 estas proponata al trakserva personalo kiel utila helpilo ĉe trakbontenado. Ĝi povas transporti laborist-rotojn, ilaron, ekipaĵon kaj necesajn materialojn al destinitaj lokoj kun rapideco de 90 km/h.
Vasta, vitrumita, varmigata, ventolata, termike izolita kaj bruŝirmita kondukistejo proponas



preskaŭ luksajn kondiĉojn por 6-persona labortaĉmento kaj la kondukisto.
Relative granda surfaco de ŝarĝkesto (9 m^2), rimarkinda ŝarĝeblo (10 t) kaj "propra" 1600 kilograma gruo lokita en malantaŭaĵo de la veturilo argumentas konvinke pri utiligebloj de tiu ĉi transportilo, kiu estas produktata en Racibórz.
5. Lavinstalaĵo por boĝioj, tipo MZB 112 estas laŭvica, foira oferto. Tiu ĉi establaĵo forigas - sen laborista kunago, do aŭtomate, ĉiaspecan koton, ŝmiraĵojn, restojn de rustimuniga tegaĵo kaj ĉiajn kromajn malpuraĵojn..
Tiun lavinstalaĵon karakterizas altgrade mekanikigo de laborfunkcioj, kaj rezulte tre kontentiga laborefikeco. Produktas tiun instalaĵon la produktejo en Racibórz.
6. Kaj jen la establaĵo por rebonigo de varvagonaj metalkestoj - tipo MR 18701, kiu, konforme al sia nomo, reglatigos la damaĝitajn ladvandojn de varvagonoj, sen ĉesigi ilian ekspluatadon, ĉar la rebonigado okazas laŭ tiel nomata malvarma procedo, kiu eĉ ne postulas portempan eltrajnigon de damaĝita vagono aŭ malŝarĝi ĝian enhavon. La interna dimensio de la establaĵo superas la dimension

de ĉiu vagono troviĝanta en trajno, tial la renovigo povas okazi sen ĝia portempa elimino.
La produktanto de tiu ĉi establaĵo estas entrepreno en Racibórz.

7. La boĝia mezurmaŝino tipo BZC 112 estas destinita por difini, ĉu la antaŭplanitaj mezurdatumoj koheras al produkciaj normoj por koncernaj boĝioj de pasaĝer- kaj varvagonoj.
La establaĵo precipe taŭgas kiel ekipaĵo por mezurpostenoj ĉe boĝioprodukciaj kaj teknologiaj linioj en koncernaj renovigejoj. Du mezurkapablaj magnetkapoj - po unu por ĉiu boĝirado estas la ĉefaj mezurelementoj de tiu ĉi maŝino.
La alcentrigaj kaj laŭaksaj mezurmovoj de magnetkapoj estas kaŭzataj fare de apartaj movigiloj. Magnetkapoj posedas fototransistorajn palpilojn kaj ties signaloj estas komunikataj al elektronikaj kompleksoj. Fabrikata ĝi estas ankaŭ en Racibórz.

Jen estas ĉio, per kio mi provis kapti vian atenton, kaj se vi ĝin dediĉis al tiu prelego - mi varme dankas.
(Prezentis mgr inĝ.Janusz Fortuński)

Svislando: Nova trajnradiofonio

En la jaro 1981 Svisaj Federaciaj Fervojoj (SBB/CFF) komisiis specialistojn ellabori novan trajn-radiofonian koncepton. La akordig-ebleco kun la jam ekzistantaj UIC-sistemoj estis grava antaŭkondiĉo. Intensaj klopodoj kondukis al moderna, per komputiloj subtenata trajn-radiofonia sistemo. Per ĝi du ĉefaj celoj estas alstrebataj:

- Plibonigo de la kliento-priservado. T.e. pli rapida informo de la trajn-pasaĝeroj en kazo de gravaj eventoj (funkciaj perturboj, ĉirkaŭkondukado de trajnoj ktp) per rekta anonco en la vagonkupeoj dum la veturado.

- Plibonigo de la kontakto inter la fervoja personalo (lokomotiv-estro kaj trajn-estro) por atingi optimuman disvolviĝon de la trajntrafiko kaj pli rapidan eliminon de teknikaj perturboj estiĝantaj survoje.

La nova trajn-radiofonia sistemo devas plenumi samgrade ambaŭ celojn plialtigante la vojaĝkomforton. Nur tiel la altaj investo-kostoj sin pravigas.

Car la postuloj al la sekureco en la funkcia servo fervojista estas ekstreme altaj, ankaŭ la nova trajnradiofonia sistemo devas konsideri tiun fakton. Grava punkto estas tial la teknikaj eblecoj, respondi radiofonian alvokon sur la lokomotivo dum la veturado. Neniakaze informo de la funkcia gvidcentralo aŭ de centralregejo kun telefunkciigaj taskoj rajtas deflankigi la lokomotiv-estron de siaj ĉeftaskoj (atenti la signalilojn, observi la maksimuman rapidecon ktp). La nova sistemo, kiu kolektas la alvokojn kaj faciligas al la lokomotiv-estro sinsekvan respondadon, garantias ankaŭ la agorditecon kun la radiofoniaj ekipaĵoj sur eksterlandaj lokomotivoj en landlimaj regionoj. Gi krome ne nur ebligas la buŝan komunikadon, ĝi ankaŭ permesas la transsendon de sciigoj en kodita formo.

Al la nova radiofonia sistemo estas konektataj:

- reguligistoj en la funkcia gvidcentralo;
- veturdeĵor-estroj en centralreg-

ejoj kun telefunkciigaj taskoj;
- lokomotiv-estroj en kondukistejoj;
- trajn-estroj en la kabino de bagaĵ-vagonoj;

- trajn-pasaĝeroj, atingeblaj pere de vagon-laŭtparoliloj;
- diversaj fervojistaj funkciuloj, ekipataj per porteblaj radiofoniaj aparatoj troviĝantaj sur konstrulokoj aŭ traklaborejoj, krome dungitoj praktikantaj relkontroladon.

La nova radiofonia sistemo aplikiĝos sur la tuta fervojreto, kiu dispartiĝas en 4 sektoroj. Ĉiu sektoro havas sian propran funkcian gvidcentralon. Krom tio ekzistas en ĉiu sektoro certa nombro da centralregejoj kun telefunkciigaj taskoj reguligante kaj kontrolante la trajntrafikon sur difinitaj linioj.

La reguligisto en la funkcia gvidcentralo povas atingi ĉiujn moveblajn send- kaj ricevstaciojn ene de sia sektoro, dume la veturdeĵor-estro en centralregejo kun telefunkciigaj taskoj nur povas realigi la kontakton kun la moveblaj radiofoniaj send- kaj riceviloj sur la linioj, kiu troviĝas en sia kompetentecsfero.

La granda avantaĝo de la nova trajn-radiofonia sistemo sendube estas, ke ĉiuj trajnoj ĉie estas atingeblaj, egale, ĉu ili troviĝas sub galerioj aŭ en tuneloj kaj subteraj stacioj. Teknike altkvalitaj instalaĵoj en la enflu-sfero de la respektivaj fervojlinioj garantias bonan kvaliton de la komunikado.

Sur elektita linio inĝenieroj kaj teknikistoj testas nun la novan trajn-radiofonian sistemon. Se la rezultoj estas konvinkaj, la respondecaj instancoj esperas, ke la orient-okcidenta transversalo kaj la tiel nomata "Rapidfervojo de Zürick" estu ekipataj ĝis la jaro 1990. Poste sekvos la nord-suda akso, kie devas esti anstataŭata la nuna, malmoderniĝinta trajn-radiofonia sistemo.

La enkonduko de la nova sistemo sur la tuta reto postulos proksimume 10 jarojn, ĉar la projekto ampleksas pli ol 2000 km da ĉeflinioj kaj preskaŭ 1000 km da neĉefaj linioj (inkluzive 180 km da tuneloj) kun entute pli ol 400 radiofoniaj send- kaj ricevinstalaĵoj. Krome devos esti ekipataj proksimume 900 lokomotivoj kaj motorvagonoj, 4 funkciaj gvidcentraloj kaj 50 centralregejoj.

Finante oni povas konkludi, ke la nova trajn-radiofonia sistemo estos taŭga rimedo por la respondecaj dungitoj sur dispozicia kaj operacia ebenoj por atingi pli efikan disvolviĝon de la trajn-trafiko sur la reto de Svisaj Federaciaj Fervojoj.
(Prezentis: s-ino Gertrud Eggenberger)

HOTELVAGONOJ

Interesa projekto en dana provinca urbo Holbæk rilatas al la fervojo.

16 junaj senlaboruloj estas rekonstruantaj kvar fervojvagonojn - 3 pasaĝervagonojn kaj unu poŝtvagonon - al rulantaj hotelĉambroj.

La dana ŝtatfervojo DSB pruntedonis la vagonojn al la projekto, kiu ricevas ekonomian subvencion de regionaj aŭtoritatuloj.

La intenco estas, ke la senlaboruloj akiras laboron dum certa tempo, kaj ke la hotelvagonoj poste servu kiel ekstra hotelkapacito en diversaj urboj dum someraj festivaloj k.s.

La kvar vagonoj enhavas 16 dulitajn ĉambrojn kaj bufedon. En 1990 la vagonaro eble veturu dise en Eŭropo. DSB esperas pri reklamefiko pri la projekto.

Fervojista sekcio en Slovakio fondita

La dekan de junio 1989 okazis la fondkunveno de Fervojista Sekcio de Slovakia Esperanto-Asocio (FS SEA) en Žilina. Tiel realiĝis plurjaraj planoj kaj klopodoj de IFEF unuflanke kaj de niaj amikoj en Ĉeĥoslovakio aliaflanke. Diversaj faktoj longtempe malhelpis la fondon de tia slovaka FS. Sed nun ĝi evidente ekfloros sub gvidado de sia agema prezidantino inĝ. Magdalena Feifiĉova.

La fondo de tiu nova Fervojista Sekcio ebligos, ke helpe de la nova IFEF-statuto post konsento de la komitato niaj slovakaj gekolegoj rajtos aliĝi al IFEF kiel "sekcio" apud la ĝisnuna ĉeĥa sekcio kaj tiamaniere plene povos partopreni en la vivo de IFEF kune kun la ĉeĥaj gekolegoj. Ni kore bonvenigas ilin.

Giessner
prezidanto

FERVOJISTA SEKCIO ĈE SLOVAKIA ESPERANTO-ASOCIO KOMENCIS SIAN LABORON

La 10an de junio 1989 okazis en slovaka urbo Žilina la fondkunvenon de Fervojista sekcio de Slovakia Esperanto-Asocio. La kunveno pritraktis kaj aprobis sian statuton, laŭ kiu ano de la sekcio povas esti ĉiu ano de SEA, laboranta enkadre de transporto, kaj liaj (ŝiaj) familianoj.

Por la estraro estis elektitaj jenaj samideanoj: Inĝ. Magdaléna Feifiĉová (prezidantino), Vladimír Bielik (vicprezidanto), Inĝ. Olga Ďuriŝíková (sekretariino).

La ĉefa tasko de la novfondita sekcio estas disvastigado de Esperanto inter slovakaj fervojistoj.

La ĉefa interna tasko de la sekcianoj estas plilarĝigo de la sekcio.

Jam por tiu ĉi jaro la estraro planas partoprenon en kelkaj interesaj saj aranĝaĵoj, ekzemple:

- partoprenon en la seminario "Apliko de Esperanto en Scienco kaj Tekniko" kun transporta tematiko okaze de la 150-jariĝo de fervojo sur la teritorio de Ĉeĥoslovakio
- partoprenon en solenaĵo de 20jariĝo de Ĉeĥa Esperanto-Asocio, enkadre de kiu okazos ankaŭ la solenaj kunvenoj de FS-oj de ĈEA kaj SEA.

Enkadre de bonaj amikecaj kaj kunlaboraj rilatoj kun fervojistaj sekcioj en najbaraj landoj oni planas reciprokan ĉeeston en la solenaj kunvenoj de la sekcioj aŭ iliaj aliaj aranĝaĵoj.

La estraro de la FS SEA kredas, ke en la venonta jaro oni povos peti pri akcepto al IFEF.

M.Feifiĉová ■

Nova gvidanto de Fervoja Koresponda Servo (FKS) de IFEF

Dum jaroj nia amiko Jean DEMISSY respondecis pri tiu fako. Senbrue, sed kompetente kaj efike, li akurate pritraktis ĉiujn informpetojn kaj li kompilis ĉiujare sian raporton por la IFEF-kongreso.

Nome de ĉiuj, ni varme gratulas kaj dankas lin pro tiu helpo al nia movado.

Ekde oktobro s-ro JOLY Georges transprenos tiun taskon.

Nova adreso de FKS:
s-ro Georges JOLY, 19 Rue Seguin,
F-69002 LYON. ■

IFES 90

La 31a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno okazos de la 12a ĝis 20a de januaro 1990 en Sand in Taufers (Italio).

Tiu ferioloko situas en belega valo de Suda Tirolo, en la t.n. "Tauferer Arntal".

La valo estas ĉirkaŭita de altaj montoj. La skitereno "Speikboden" estas facile atingebla per aŭtobuso kaj seĝolifto. Por la skimigrantoj atendas multaj preparitaj skispuroj en Rein (1600 m).

Ĉarma estas ankaŭ sledveturigo tra la belega vintra pejzaĝo.

Ĉiuj partoprenontoj loĝas en la hotelo "Drummlerhof". En la hejmecaj ĉambroj estas instalitaj duŝo, kaj necesejo.

La hotelo havas halbanejon, sunbenkon kaj vaporbanejon. La prezo por la septaga duonpensiona restado en dulita ĉambro estas proksime 400 DEM, t.e. 285.000 liroj. Por atingi la lokon oni devas ŝanĝi la trajnon en la stacio Fortezza/Franzenfeste kaj daŭrigi al Brunico/Bruneck. De tie trafikas regule aŭtobusoj al Sand in Taufers/Campo Tures, veturdaŭro proksimume 20 minutoj.Povos partopreni maksimume 50 personoj.

Bonvolu aliĝi kiel eble plej baldaŭ kaj ĝiri la antaŭpagon de 50 DEM al la poŝta konto n-ro 81314-857 Postgiroamt Nürnberg (bankkodo 760 100 85) kun la indiko "IFES 90".

Bonvolu sendi la aliĝilon al Vitus Röder, Blumenstraße 5 A, D-8400 Regensburg, kiu helpos organizi la 31an IFES, interkonsente kun la Itala Fervojista Esperanto-Asocio.

V.R.

SUR STACIDOMO

Stacidomo - aparta loko;
labirinto de koridoroj, subirejoj,
sur ŝtuparoj eterne blovas vento,
kuliso de renkontiĝoj eĉ adiaŭoj.

Stacidomo kiel katedralo,
inicita al dio nomigita Tempo,
nevolante eĉ mi respektas ĝin,
ĉiam denove submetiĝante al ĝi.

Muĝas stacidoma halo
per miloj da voĉoj,
ni rapidiĝas sur ŝtuparo,
trablovo malordigas niajn harojn.

Stacidomo - aparta loko;
ĉie vitro, marmoro, metalo,
eble el trablovo brulas niaj okuloj
kaj mankas al ni vortoj.

Sub volbo homaj sentoj fermentas;
do - ĝis revido kaj denove venonte!
Trajno atendas, manojn ni interdonas
- estante nur parto de formikejo.

Tiu necedemo de tempo
malsuprenigas min je genuoj.
Guste forveturas via trajno,
rapidtrajno al Zvoleno.

Mi ne konas pli tristan vidaĵon ol
je la trajno, forveturiganta vin.
Ondas ĉirkaŭ homa maro
kaj por mi - malplena stacidomo.

Homamaso fluas el halo al stratoj,
kiel lavango fluegas,
malrapide mi eliras renkonte urbon.
Kutima tago komenciĝas.

Da kutimaj tagoj eterno,
per tio festoj pli valoras.
Eltenu, leviĝu, ridetu!
Trajnoj eĉ revenadas.

Ludmila Procházková (23.9.1956)

TULUZA KARNAVALO

En Tuluzo la 18an kaj 22an de aprilo multegaj venis al la Tuluza karnavalo: en la marda vespero partoprenis la defiladon nur dudeko da ĉaroj kaj por la unua fojo ĝi enhavis Esperanto-ĉaron.

Tiu ĉaro estis la simbolo de baldaŭa sukceso de nia lingvo. Imagu terglobon aŭskultanta radion kaj leganta librojn pri Esperanto. Krome ĝi kunportis la baldaŭ mondfaman gitarkantiston Jomo. Dume vigla skipo senstrebe disdonadis speciale verkitajn flugfoliojn. Jam tiam nia ĉaro ne estis konfuzita kun travidebla fantomo.

Sed sabate plej furiozis la efiko kiam Esperanta rokgrupo, nome Rozmariaj Beboj, komforte sonorigitaj de spertaj oreloj kaj taŭga materialo, hastritme svingadis la terglobon super niaj kapoj.

Kvankam en tiu lasta posttagmezo de la karnavalo partoprenis pli ol tridek ĉaroj kaj dekkvin marŝbandoj, malgraŭ la ĉeesto de pluraj famaj bandoj sur plej potence sonorigitaj ĉaroj ni povis ĝoji pri nia sukceso. Ni kreis tian etoson ke neniu el la spektantoj povis forgesi nin. Multe kuris la bruo laŭ kiu nia ĉaro estis la plej animata.

Krom flugfolioj ni ankaŭ disdonis kelkajn Esperanto-balonojn por kiuj ni dankas la samideanojn de E.Gironde.

La partopreno al Karnavalo estas frukto de arda kunlaboro de la tri Tuluzaj Esperanto societoj: Esperanto-Asocio Haute-Garonne, SAT-Amikara Rondo kaj EUROKKA (Esperanto Rok'Asocio).

ESPERANTO ĈE LA UNIVERSITATO DE BOLONJO

Unuafoje en sia historio Esperanto eniris en la plej antikvan eŭropan universitaton, tiun de Bolonjo (kiu lastjare festis sian 900an vivojaron), pere de debato pri la temo "Kiu lingvo por Eŭropo", okazinta la 3an de majo inter tri universitataj docentoj pri lingvoj, subtenantaj la oficialigon de la angla (prof-roj Giuseppe RAGAZZINI kaj Alfredo RIZZARDI) aŭ de la franca (prof.ro Liano PETRONI), kontraŭ d-ro Alberto MENABENE, verkisto de esperanta gramatiko kaj sekretario de Esperanta Radikala Asocio. Moderigis prof-ro Alberto Guenzi, el la Fako pri Politikaj Sciencoj.

Sub la protektado de la regiona, komunuma institucioj, organizis la debaton la Kultura Klubo (Esperanto Grupo) de la urbaj fervojistoj kaj la Itala Fervojista Esperanto-Asocio. Kunlaboris la Majstreca Fako de la Universitato kaj aliĝis kelkaj diversaj neesperantistaj asocioj. Ĝi estis anoncita de grandaj murafiŝoj kaj de la tri plej disvastigataj tagĵurnaloj.

Partoprenis pli ol 120 personoj, ĉefe ne-esperantistoj. Filmis la manifestacion teamo de "Tele7", televido je nacia disvastigo.

Multaj estis la intervenoj de la publiko kaj vekiĝis vasta intereso, tiel ke nesciantaj aŭ kontraŭaj ĉeestantoj poste deklaris sin pretaj lerni Esperanton, juna interesito, reprezentanto de partio, anoncis la intencon organizi ion similan en politika medio kaj, ĉefe, je la fino prof-ro Rizzardi petis esperantan gramatikon ...

Romano BOLOGNESI

NEKROLOGOJ

J.J.LABORDUS MORTIS



Forlasis nin por ĉiam la 12an de junio 1989 nia Honora Membro Jacobus Johannes Labordus en sia 76a vivojaro. Dum jardekoj li estis unu el la plej konataj kaj elstaraj figuroj de la IFEF-kongresoj. En 1949 post grava malsano li fariĝis prezidanto de la Fervojista Esperantista Rondo Nederlando (FERN) kaj restis ties prezidanto ĝis 1981. Dum tiuj pli ol 30 jaroj li reprezentis sian landan asocion kiel delegito, poste kiel komitatano. De 1964 ĝis 1967 li estis elektita ĉefkomitatano de IFEF. Tio okazis tiam la unuan fojon, kio estis signo por la ĝenerala konfido, kiun li ĝuis. Ĉiam li objektive kaj konstrue diskutis kaj konsilis, ĉiam celis la plej bonan por IFEF. Dum 12 jaroj li gvidis en Nederlando la terminaran laboron kaj grave kunlaboris en la Historio-komisiono, kiu prilaboris la broŝuron pri la historio de IFEF okaze de ties 75jara ekzistado. Trifoje li gvidis LKK-on de IFEF-kongresoj (1953, 1966, 1980).

Pro siaj meritoj Jaap Labordus ricevis krom la honora membreco de IFEF la arĝentan medalon de FISAIC kaj arĝentan insignon de la nederlanda FISAIC-sekcio. La sumo de la agado, kiun Jaap Labordus plenumis dum la longa tempo de novembro 1946, kiam li ĉeestis la fondon de FERN, ĝis kaptis lin la suferiga malsano de liaj lastaj vivojaroj, estas simple nemezurebla, ne esprimebla. Grava estis lia influo por la evoluo de FERN kaj IFEF. Kaj tio restos neforgesita.

Je la kremacia ceremonio ĉeestis liaj nederlandaj kamaradoj, kaj estis reprezentita la FERN-estraro. La IFEF-prezidanto nome de la Federacio letere kondolencis al la vidvino, kiu ĉiam apogis sian edzon dum lia agado.

Kun Jaap Labordus la fervojista Esperanto-movado perdis unu el siaj plej elstaraj funkciuloj kaj aktivuloj. Kaj multaj IFEFanoj perdis amikon. Ni ne forgesos tiun amikon kaj deziras al li eternan pacan ripozon. Li restos por ni modelo.

J.Giessner
IFEF-prezidanto

La 25an de majo 1989 neatendite forlasis nin nia samideano

Konrad Tasler (64).

Kune kun lia edzino li partoprenis la IFEF-kongreson en Salou, Hispanio. Jam antaŭ la fino de ĉi tiu okazintaĵo li malsaniĝis kaj devis veturi hejmen.
Sinjoro Tasler dum multaj jaroj estis ano de nia grupo kaj ankaŭ nia kasisto. Krome li anstataŭis la distrikt-komisiiton por Esperanto en la tiama Fervoja Direkcia Regiono Kassel tra kelkaj jaroj. Samideano Tasler vizitis preskaŭ ĉiujn IFEF-

kongresojn kaj havis multajn eksterlandajn kontaktojn. Ni perdis samideanon, kiun ni ne povas forgesi. Al lia familio - precipe al lia edzino - ni esprimas nian sinceran kondolencon.

Li nun ripozu en paco!

Fervojista Esperantogrupo Kassel

DANKESPRIMO

Mi estas tre dankema por bonega nekrologo okaze de la morto de mia edzo Nils Narvala, kiun skribis en INTERNACIA FERVOJISTO s-ro prezidanto Joachim Giessner. Ankaú multan dankon al d-ro Romano Bolognesi, kiu skribis en letero al mi sentitajn kondolencojn pro la perdo de mia edzo.

Ljubica Vertiĉ-Narvala

FAKDELEGITOJ DE UEA

Se ni ĝuste kalkulis, la "indekso de fakdelegitoj" de la 1989a eldono de Jarlibro de UEA nombras 75 fakdelegitojn pri fervojoj.

Tio ne estas impona nombro kvankam certagrade kontentiga.

La estraro de IFEF alvokas individuajn membrojn de Universala Esperanto-Asocio (UEA) pripensi la eblecon iĝi FAKDELEGITO pri fervojoj, kaj tiel altigi la prestiĝon de IFEF antaú aliaj Esperanto-organizaĵoj kaj precipe antaú kolegoj kaj fervojaj administracioj, ĉar la Jarlibro estas bona reklamilo pri la disvastiĝo de Esperanto. ■

ENHAVO

Redaktofino por `a venonta IF, kiu aperos en novembro, estas 10.10.1989.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved.